BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 października 1936 r. | NR. 27

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Mgr Bolesław Koselnik.

Możliwości rozwoju przemysłu mięsnego w Gdyni

Gdynia, jako ośrodek przemysłu mięsnego, obliczonego na eksport, miałaby bezsprzecznie najkorzystniejsze warunki rozwoju. Tu bowiem zbiegają się zasadnicze elementy dla tej produkcji, a mianowicie: bliskość źródeł surowca do przerobu i port — aparat transportu gotowego produktu na rynki zamorskie.

Przemysł mięsny w Gdyni oprzeć się może na surowcu z okręgów najbliżej położonych, a mianowicie województw pomorskiego i poznańskiego, będących w dużej mierze hodowcami bydła i trzody chlewnej. Zamiast eksportu żywca do przerobu za granicą, miałaby miejsce dostawa surowca do przerobu w gdyńskich zakładach przetwórczych, a w rezultacie eksport już gotowego produktu.

Rozwój przemysłu mięsnego w Gdyni zaważyłby również na gospodarstwach hodowlanych, stanowiących źródło dostawy, w kierunku podniesienia gatunku bydła i nierogacizny. Należy dodać, że cukrownie, gorzelnie, browary wreszcie młyny na terenie województw poznańskiego i pomorskiego stanowiłyby tanie źródła paszy.

Poza bliskością źródeł surowca i tańszych kosztów dowozu do miejsca przerobu, poza możliwością korzystania z usług aparatu portowego przy eksporcie, przemysł mięsny w Gdyni korzystałby z usług portowych urządzeń chłodniczych. Chłodnia portowa i budująca się rzeźnia miejska (eksportowa) w rozwoju przemysłu mięsnego w Gdyni odgrywałyby rolę bazy technicznej. Dzięki tym urządzeniom możnaby wykorzystać wszystkie możliwości, jakie nastręcza bliskość zakładów przetwarzania mięsa od rzeźni i urządzeń chłodniczych. W pierwszym rzędzie możność korzystania z urządzeń chłodniczych miałaby duże znaczenie, gdy chodzi o stan produktu, co nie pozostawałoby bez wpływu na eksport i cenę.

Biorąc pod uwagę powyższe dane, należałoby stworzyć na terenie Gdyni następujące działy produkcji mięsnej:

1. produkcję bekonów,
2. produkcję wszelkiego rodzaju wędlin,
3. produkcję konserw mięsnych,
4. produkcję tłuszczów mięsnych (smalec, łój i t. p.),
5. ubój drobiu.

1. Produkcja bekonów.

W oparciu o chłodnię portową i rzeźnię można na terenie Gdyni uruchomić na większą skalę produkcję bekonów. Bekoniarnie gdyńskie produkowałyby głównie na eksport. Mogłyby one powstać jako oddzielne zakłady przy rzeźni miejskiej.

Największym a zarazem jedynym odbiorcą polskich bekonów za granicą jest Anglia. Do tego kraju wywieziono z Polski w 1935 r. 20.406,1 t. za sumę zł 38.965,000,—, a w 1934 r. 23.378,3 t. za sumę zł 46.735.000,—. Na rynku angielskim, zwłaszcza w Szkocji, bekony polskie wyrobiły sobie niezłą renomę, mimo to eksport do tego kraju utrzymuje się ilościowo mniej więcej na jednym poziomie. Dotychczasowy eksport do Anglii stanowi zaledwie około 3% rocznej konsumcji Anglii.

Mimo, że Polska jest najmłodszym partnerem na bekonowym rynku angielskim, to jednak upoważnia ją do ubiegania się o większy udział choćby doborowy produkt, nie ustępujący bekonom duńskim, łotewskim, estońskim, litewskim i t. d. Zadaniem polskiego przemysłu bekonowego dziś nie może być troska o utrzymanie rynku angielskiego, lecz o powiększenie go conajmniej w dwójnasób. Mając cel ten na myśli należałoby nadal dążyć do podniesienia jakości wytworu, a właściwie do zupełnego dostosowania produkcji do wymogów, stawianych przez rynek angielski.

Zastosowanie w bekoniarniach gdyńskich najnowszych urządzeń technicznych oraz zapewnienie im do przerobu specjalnych ras nierogacizny zadanie to ułatwiłoby o tyle, że produkt bekoniarni gdyńskich stanowić by mógł czynnik pionierski, torujący drogę polskim bekonom w ogóle.

Punktualność dostaw na miejsce przeznaczenia mogłaby być osiągnięta w stopniu idealnym, dzięki odpowiednim po temu urządzeniom w porcie oraz dzięki dostatecznej ilości okrętowych połączeń regularnych Gdyni z portami angielskimi. Wypadek np. niezaładowania transportu na statek wskutek nienadejścia towaru koleją, w warunkach tych byłby nie do pomyślenia. Sprawa ta posiada o tyle duże znaczenie, że kupiec angielski jest przyzwyczajony do punktualności i pewności i lada wypadek, naruszający te znamiona, spowodować może nieufność do źródeł zakupu jak i do samego produktu.

Wykorzystywując urządzenia chłodnicze w porcie i na statkach możnaby rozszerzyć eksport szynek peklowanych oraz mięsa w stanie świeżym, solonym i mrożonym, wyprodukowanych bądź w Gdyni, bądź wewnątrz kraju. Zaznaczyć przy tym należy, że dotychczas gros mięsa idzie na eksport drogą lądową, a nie morską.

2. *Produkcja wędlin.*

O ile zadaniem bekoniarń gdyńskich byłaby produkcja wyłącznie na eksport, to dział wędliniarski musiałby mieć szersze zastosowanie. Produkcja wędlin miałaby do spełnienia trzy zadania: 1) produkcję na eksport, 2) produkcję dla zaopatrzenia okrętowego, 3) produkcję na potrzeby ludności Gdyni i najbliższego zaplecza.

Przy produkcji wędlin chodziłoby o stworzenie tej produkcji o charakterze fabrycznym, a więc produkcji masowej, na wzór wędliniarni w Dębicy, pod Krakowem. Wprawdzie wędliniarstwo w Polsce jest dostatecznie rozwinięte ilościowo, a jakościowo wędliny stoją na dość wysokim poziomie, to jednak pod względem wykonania technicznego pozostaje jeszcze dużo do zrobienia. Wędliniarniom gdyńskim należałoby nadać charakter produkcji fabrycznej, a samą produkcję podnieść technicznie.

W produkcji na eksport należałoby dostosować się do gustu konsumenta, a więc dawać produkt standaryzowany i tylko gatunki specjalne, któreby mogły być nabywane na podstawie cech danego gatunku (standartu), przy czym i tu trzeba wykazać duży stopień elastyczności. Tak postawiona produkcja wędlin mogłaby stopniowo znaleźć stałych odbiorców w krajach zamorskich, przy czym czynnikiem, propagującym polskie wędliny za morzem, byłyby niekiedy same statki, zaopatrujące się w Gdyni w polskie wędliny.

Rezultat eksportu wyrobów mięsnych i wędlin polskich w r. 1935 w porównaniu do r. 1934 jest więcej niż zadawalający i daje do pewnego stopnia wskazówkę, na jakim rynku zamorskim polskie wędliny mogą mieć największe szanse powodzenia. Podczas gdy w 1934 r. wyeksportowano z Polski wszelkiego rodzaju wędlin 2.171,9 ton za sumę zł 6.517.000.—, to w r. 1935 eksport ten wzrósł ilościowo więcej niż dwukrotnie, gdyż wyniósł 4.696.3 t. wartości zł 11.014.000,—.

Eksport wędlin i wyrobów mięsnych za ostatnie 2 lata z uwzględnieniem ilości oraz krajów przeznaczenia ilustruje następująca tabela:

a) szynki, polędwice wieprz. w opakowaniu hermet. i wędliny (w tonach):

	1934 r.	1935 r.
Anglia	1.656,6 t.	1.115.1 t.
Belgia	29,7	332.—
Egipt	—	43,5
Francja	75,2	15,6
Hiszpania	—	8.7
Holandia	—	10,2
Marokko franc.	—	113.1
Meksyk	—	16.6
Niemcy	—	94.—
Palestyna	—	16.5
Panama	—	9.5
St. Zjedn. A. P.	134,2	1.885.7
Tunis	—	33.2
Włochy	18,7	97,3
Zw. Poł. Afryk.	—	48,1

b) szynki, polędwice wieprz. w opakowaniu niehermet. i wędliny (w tonach):

	1934 r.	1935 r.
Anglia	28,9 t.	22,7 t.
Austria	73,9	133.4
Egipt	—	27,4
Francja	5,1	3,9
Marokko franc.	—	21.1
Niemcy	11,8	71.3
Palestyna	—	6,9
St. Zjednoczone	7,9	225.1
Szwajcaria	5,8	6.8
Tunis	—	10,9
Włochy	15,8	22,3
Zw. Poł. Afr.	40,9	35,8
Z. S. R. R.	—	3.9

3. *Produkcja konserw mięsnych.*

Produkcja konserw mięsnych jest w Polsce bardzo słabo rozwinięta. Przyczyną tego jest w pierwszym rzędzie fakt, że polski konsument, za wyjątkiem wojska, nie jest przyzwyczajony do spożywania mięsa w postaci konserw, mając pod dostatkiem mięsa świeżego. Ten rodzaj produkcji jednak może się rozwinąć, gdy go się nastawi w pierwszym rzędzie na eksport. Gdynia byłaby więc może najodpowiedniejszym miejscem do stworzenia tego działu produkcji, tak ze względu na korzystniejsze warunki eksportu na rynki zamorskie, jak i zaopatrywanie statków. Przemysł konserw mięsnych w Gdyni mógłby stanowić czynnik pionierski i torować drogę dla zbytu konserw mięsnych z Polski na rynkach zamorskich.

Istniejące fabryki konserw mięsnych w Polsce zaczynają od niedawna lokować swój produkt na rynkach zamorskich. W r. 1934 wywieziono 172 t. za sumę zł 376.000.— głównie do Anglii i Włoch. W r. 1935 eksport tego artykułu wyniósł 478,2 t. za zł 895.000.— a w odbiorze towaru wzięły udział w 86% Anglia, Stany Zjednoczone i Włochy, a wreszcie Belgia, Niemcy, Palestyna i Szwajcaria.

4. *Produkcja smalcu i tłuszczów mięsnych.*

Wytwarzanie mięsnych tłuszczów jadalnych jest w Polsce nadal słabo rozwinięte, a przy tym posiada ono charakter rękodzielniczy, bardzo prymitywny. Organizując masową produkcję wyrobów mięsnych na terenie Gdyni nie można pominąć fabrykacji smalcu, słoniny i wszelkiego rodzaju jadalnych tłuszczów pochodzenia zwierzęcego.

Produkcję tę jednak należałoby podnieść pod względem technicznym. Możnaby tu zastosować system amerykański, polegający na tłoczeniu. Podniesienie techniki produkcji pozwoliłoby na wytwarzanie produktu jednolitego według określonego standartu, podniosłoby jego wartość i w rezultacie umożliwiłoby konkurencję na rynkach zamorskich z produktem amerykańskim.

W dziedzinie tłuszczów Polska do niedawna należała do krajów importujących, zwłaszcza gdy chodziło o smalec amerykański. Od kilku lat sytuacja ta uległa zmianie. Z tłuszczów importuje się jeszcze niewielkie ilości łoju. W każdym razie eksport tego artykułu przewyższa import. Co się tyczy innych tłuszczów, jak smalec, słonina i sadło Polska występuje już jako eksporter i jeśli chodzi o smalec, nawet w pokaźnych ilościach. W r. 1935 eksport smalcu polskiego wyniósł 3.284,4 t. za sumę zł 4.557.000,—. W porównaniu do r. 1934 eksport tego artykułu wzrósł prawie 55 razy. Przyczyniła się do tego stanu głównie Anglia, dokąd eksport smalcu w r. 1935 wyniósł 96.9% całego wywozu smalcu polskiego.

Rozwój przemysłu mięsnego na terenie Gdyni, pozyskanie nowych rynków zbytu na mięsne produkty gotowe, przyczyni się niezawodnie do zmniejszenia eksportu żywca, a głównie trzody chlewnej na ubój, który dotychczas zwłaszcza do Austrii, Czechosłowacji i Niemiec, jest jeszcze pokaźny.

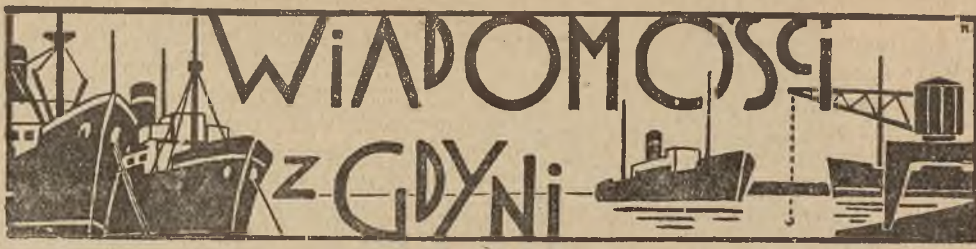
Masowa produkcja tłuszczów na terenie Gdyni spowoduje bezwarunkowo powstawanie szeregu gałęzi produkcji, dla której tłuszcz stanowić będzie konieczny surowiec. Istnienie rzeźni w Gdyni, pracującej na wielką skalę, stworzy również warunki do powstania różnego rodzaju przemysłów, zużytkowujących do przerobu odpadki mięsne, bądź szczecinę, jelita, róg itp.

5. *Ubój drobiu.*

Należyte rozwiązanie kwestii eksportu drobiu bitego, artykułu wysokocennego, posiada zarówno dla portu gdyńskiego jak i gospodarki hodowlanej całego Państwa dużej wagi znaczenie. Możliwości eksportu tego artykułu zależne są w dużej mierze od techniki produkcji i organizacji sprzedaży. Ponieważ największym odbiorcą drobiu bitego jest Anglia, państwo położone najbliżej Gdyni, przeto właśnie Gdynia stanowić winna centrum uboju drobiu z całej Polski, przeznaczonego na eksport. Skoncentrowanie uboju ptactwa domowego w Gdyni, dysponującej pierwszorzędnymi urządzeniami chłodniczymi, w należycie technicznie wyposażonej i urządzonej rzeźni drobiu, przyczyni się do zmniejszenia ryzyka w eksporcie tego, bądź co bądź delikatnego artykułu. Ponadto większa możność segregacji drobiu po uboju, zależnie od wymagań rynku, podniesie cenę produktu i stworzy większe możliwości konkurowania z drobiem bitym, pochodzenia obcego.

Eksport drobiu i ptactwa dzikiego bitego wyniósł w 1935 r. 1.122 t. za sumę zł 2.407.000.— Z całego tego eksportu prawie 78% przyjęła Anglia, Francja, Niemcy i w niewielkiej ilości Szwajcaria. Prawie całość eksportu tego artykułu do Anglii przeszła przez port gdyński, do innych zaś krajów, wyżej wspomnianych — drogą lądową, jako przesyłki pośpieszne.

Ześrodkowanie uboju drobiu w Gdyni posiadałoby ponadto jeszcze ten plus, że wszystkie transporty eksportowe poszłyby wówczas drogą morską i głównie na polskich statkach. Poza tym rozwój eksportu drobiu bitego przez coraz silniejsze usadowienie się na rynkach już zdobytych i penetrację nowych rynków zbytu winien pójść tak daleko, aby całkowicie wyrugować z eksportu polskiego pozycję ptactwa domowego w stanie żywym,co ma dotychczas miejsce w odniesieniu do Austrii, Belgii, Włoch i Palestyny.



30-LECIE DZIAŁALNOŚCI HANDLOWEJ WICEPREZESA IZBY, P. BRONISŁAWA KENTZERA.

W dniu 4 października przypadało 30-to lecie samodzielnej działalności handlowej wiceprezesa Izby naszej, p. Bronisława Kentzera. W związku z tym Izba przyznała p. wiceprezesowi Kentzerowi dyplom honorowy w uznaniu jego wysoce pożytecznej pracy na niwie gospodarczej i wyraziła mu życzenia dalszej owocnej działalności.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W III KWARTALE 1936 R.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni ruch budowlany w III kwartale 1936 roku przedstawiał się następująco:

W okresie od lipca do września 1936 r. Komisariat Rządu udzielił 224 zezwoleń na budowę ogółem; z tego w lipcu 83, w sierpniu 66 i we wrześniu 75. Dla porównania podajemy, że w kwartale II r. b. udzielono zezwoleń 182.

Rozpoczęto budynków ogółem w III kwartale 1936 r. — 107, gdy w II kwartale rozpoczęto 206 budynków, a w III kwartale 1935 r. — 294.

Budynki rozpoczęte i zakończone dzielimy na stałe i prowizoryczne.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale 1936 r. wynosi 51, gdy w kwartale II wynosiła 78, a w kwartale III roku 1935 — 116.

Kubatura budynków stałych rozpoczętych w III kwartale wynosi 110 tysięcy m³, gdy kubatura budynków, rozpoczętych w II kwartale wynosiła 140 tysięcy m³, a w III kwartale r. ub. 239 tysięcy m³.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale 1936 r. według kosztorysów wynosi 3.139 tysięcy złotych, gdy koszt budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale wynosił 4.487 tysięcy złotych, a w III kwartale 1935 r. — 7.535 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale 1936 roku przedstawia poniżej zamieszczona tablica:

Budynki rozpoczęte.

Budynki stałe

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**51**	**24**	**18**	**9**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	46	22	17	7
drewniane . .	1	—	1	—
przemysłowe				
murowane . .	2	1	—	1
drewniane . .	2	1	—	1
Kubatura w m³ ogółem .	**109,818**	**37,522**	**57,511**	**14,785**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	98,379	35,536	53,716	9,127
drewniane . .	3,795	—	3,795	—
przemysłowe				
murowane . .	5,509	100	—	5,409
drewniane . .	2,135	1,886	—	249
Koszt budowy w 1000 zł .	**3,139**	**1,056**	**1,722**	**361**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	2,936	1,037	1,676	223
drewniane . .	46	—	46	—
przemysłowe				
murowane . .	152	17	—	135
drewniane . .	5	2	—	3

Liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w III kwartale br. wynosi 56, podczas gdy liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale 1936 r. wynosiła 78, a w III kwartale 1935 r. — 178.

Kubatura budynków prowizorycznych, rozpoczętych w III kwartale r. b. wynosi 13 tysięcy m³, gdy w II kwartale 1936 r. wynosiła 31 tysięcy m³, a w III kwartale 1935 r. 30 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, rozpoczętych w III kwartale 1936 r. wynosi 108 tysięcy złotych, gdy w II kwartale wynosił 305 tysięcy złotych, a w III kwartale 1935 r. — 386 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, rozpoczętych w III kwartale b. r. przedstawia tablica poniżej:

Budynki rozpoczęte.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**56**	**26**	**26**	**4**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	3	1	—	2
drewniane . .	49	24	23	2
przemysłowe				
murowane . .	1	—	1	—
drewniane . .	3	1	2	—
Kubatura w m³ ogółem .	**12,520**	**4,972**	**6,688**	**860**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	884	362	—	522
drewniane . .	8,918	4,596	3,984	338
przemysłowe				
murowane . .	937	—	937	—
drewniane . .	1,781	14	1,767	—
Koszt budowy w 1000 zł .	**108**	**54**	**45**	**9**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	13	7	—	6
drewniane . .	91	47	41	3
przemysłowe				
murowane . .	1	—	1	—
drewniane . .	3	0	3	—

UWAGA: Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogłyby być wyrażone uwidocznionymi w tablicy znakami cyfrowymi.

Zakończono budynków ogółem w III kwartale 1936 roku — 77, gdy w II kwartale zakończono 126, a w III kwartale roku ubiegłego 90.

Liczba budynków stałych, zakończonych w III kwartale wynosi 34, gdy w II kwartale zakończono budynków stałych 28, a w III kwartale 1935 r. — 40.

Kubatura budynków stałych, zakończonych w III kwartale r. b. wynosi 69 tysięcy m³, gdy w II kwartale r. b. kubatura budynków stałych, zakończonych wynosiła 49 tysięcy m³, a w kwartale III roku 1935 — 54 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków stałych, zakończonych w III kwartale r. b. wynosi 2.077 tysięcy złotych, gdy w II kwartale r. b. wynosił 1.417 tysięcy złotych, a w III kwartale r. ub. 1.547 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków stałych, zakończonych w III kwartale 1936 r. przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki zakończone.

Budynki stałe

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**19**	**10**	**5**	**34**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	32	4	10	18
przemysłowe				
murowane . .	1	1	—	—
drewniane . .	1	—	—	1
Kubatura w 1000 m³ ogółem	**68,655**	**5,826**	**29,360**	**33,469**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	66,083	5,432	29,360	31,291
przemysłowe				
murowane . .	394	394	—	—
drewniane . .	2,178	—	—	2,178
Koszt budowy w 1000 zł .	**2,077**	**151**	**992**	**934**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	2,064	149	992	923
przemysłowe				
murowane . .	2	2	—	—
drewniane . .	11	—	—	11

Liczba budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale wynosi 43, gdy w II kwartale zakończono budynków prowizorycznych 98, a w III kwartale 1935 r. — 50.

Kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale wynosi 9 tysięcy m³, gdy kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale wynosiła 20 tysięcy m³, a w III kwartale r. ub. 10 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale r. b. wynosi 93 tysiące złotych, podczas gdy koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale r. b. wynosił 283 tysiące złotych, a w III kwartale 1935 r. — 123 tysiące złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale przedstawia tablica poniżej:

Budynki zakończone.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**43**	**16**	**24**	**3**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	19	16	—	3
drewniane . .	24	—	24	—
przemysłowe	—	—	—	—
Kubatura w 1000 m³ ogółem	**8,655**	**3,309**	**4,596**	**750**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	4,059	3,309	—	750
drewniane . .	4.596	—	4.596	—
przemysłowe	—	—	—	—

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące		
		VII	VIII	IX
Koszt budowy w 1000 zł.	**93**	**33**	**48**	**12**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	45	33	—	12
drewniane . .	48	—	48	—
przemysłowe	—	—	—	—

Liczba mieszkań, izb mieszkalnych i niemieszkalnych, rozpoczętych i zakończonych w III kwartale r. b. przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące		
		VII	VIII	IX
rozpoczęto:				
mieszkań	321	170	110	41
izb mieszkalnych .	1,008	443	470	95
izb niemieszkalnych	354	151	136	67
zakończono:				
mieszkań	232	47	101	84
izb mieszkalnych .	714	110	316	288
izb niemieszkalnych	258	31	85	142

ZNIESIENIE DODATKU GDYŃSKIEGO NA TOWARY Z GDYNI DO PORTÓW ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ.

Dzięki staraniom Polskiej Agencji Morskiej w kierunku obniżenia stawek frachtowych z Gdyni do portów Zatoki Meksykańskiej jak: New Orleans, Houston, Galveston i innych, Konferencja Płn. Atlantycka obniża stawki frachtowe na wszelkie towary z Gdyni do tych portów, dostosowując je do stawek notowanych w portach zachodnio-europejskich jak Hamburg, Brema, Rotterdam i Antwerpia.

Wszelkich informacyj dodatkowych udziela Polska Agencja Morska P. A. M. w Gdyni.

GOŚĆ IZBY Z ALGERU.

Dnia 3-go października 1936 roku bawił w Gdyni p. Robert *Marguerie* — Szef Działu Handlowego Zagranicznego w Dyrekcji Spraw Ekonomicznych Gubernatorstwa Generalnego Algeru. P. Marguerie był gościem naszej Izby.

PRZEDSTAWICIELE ZAGRANICZNEJ SPÓŁDZIELCZOŚCI W GDYNI.

W dniach 22 do 25 ub. m. odbywały się w Warszawie obrady władz Międzynarodowego Związku Spółdzielczego. W obradach wzięło udział około 50 przedstawicieli różnych krajów. Z tej okazji po zakończeniu obrad goście udali się na zwiedzenie różnych ośrodków kraju. Między innymi w dniach 26 i 27 września część gości zwiedziła Gdynię, interesując się żywo portem i jego urządzeniami. Poza tym wycieczkowicze zwiedzili tutejszy Oddział „Społem“ i Przemysłowe Zakłady Rybne.

Udział w wycieczce wzięli przedstawiciele spółdzielczości Anglii, Francji, Szwecji. Holandii, Belgii i Czechosłowacji.

Wycieczkę podejmował Oddział „Społem“.

GODZINY URZĘDOWANIA BIUR IZBY.

Z dniem 1 października, w związku z rozpoczęciem urzędowania biur Izby naszej o godzinie 8,30, przyjęcia dla interesantów trwać będą od godz. 11 do godz. 14-tej.

Biura Izby jak wiadomo przeniesione zostały w dniu 30 września do nowego lokalu przy ul. 10 Lutego 24 (dom Z. U. S.) II piętro. telefon — centrala 39-31.



75-LECIE TOWARZYSTWA ŻEGLUGI WILH. WILHELMSEN.

Firma żeglugowa Wilh. Wilhelmsen, której statki tak często zawijają do Gdyni, obchodzi 75-lecie swego istnienia. Norweska ta firma, z siedzibą w Oslo (statki mają jeszcze za port macierzysty starą siedzibę w Tönsberg) obecnie jest w posiadaniu 44 dużych motorowców, oraz 12 parowców o ogólnej nośności 520.000 ton DW. Znamiennym jest, że firma nie ma żadnych długów, ani pod postacią hipotek na okrętach, ani bankowych lub innych długów. Ta silna pozycja finansowa przedsiębiorstwa umożliwia mu skuteczną konkurencję z licznymi dziś subwencjonowanymi liniami okrętowymi.

„Wilh. Wilhelmsen“ dziś jest przede wszystkim przedsiębiorstwem regularnej komunikacji morskiej, pomiędzy Europą Północną, a wszystkimi innymi częściami świata, specjalizując się w komunikacji dalekiej.

Nie zawsze jednak tak było: od r. 1861 aż do r. 1911 było to przedsiębiorstwo trampów: równocześnie z rozwojem żeglugi regularnej towarzystwo zaprowadzało stopniowo swą flotę motorowców. Już przed wojną flota sięgała

290.000 t. dw.. 100.000 t. stracono przez wojnę podwodną, lecz tonaż ten rychło odbudowano. Wszystkie statki towarzystwa były budowane za gotówkę.

Godne jest uwagi, że nie siła gotówkowego kapitału, lecz solidność właścicieli firmy, to znaczy zaufanie, były podstawą rozwoju firmy. Widać to z początkowo powolnego rozwoju floty trampów, później w wejściu do firmy jeszcze dwóch współwłaścicieli. Obecnie są nimi: p. Wilh. Wilhelmsen — syn. p. Schöning i p. Werring.

W chwili obecnej przedsiębiorstwo jest udziałowe, przy czym większą część udziałów ma rodzina Wilhelmsenów.

STAN NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Niemiecka flota handlowa liczyła z początkiem 1936 roku 3.517 statków o ogólnym tonażu 3.705.000 t. rej. brutto, wobec 3.536 statków z 3.737.000 t. r. brutto na 1. I. 1935, flota więc zmniejszyła się o 32.000 t. rej. brutto. Zaznaczyć należy, że w roku bieżącym budownictwo okrętowe w Niemczech, niezależnie od nowych konstrukcyj dla wojennej marynarki, przeżywa okres znacznego nasilenia. wobec czego liczyć się należy z ponownym wzrostem tonażu handlowego Rzeszy.

Już w ubiegłym roku w skład floty weszło sporo nowego tonażu: 73 statki z 119.300 t. r. br., wskutek czego odsetek nowych statków o wieku poniżej 12 miesięcy wzrósł o 0,7 z końcem 1934 na 2,6 z końcem 1935 r., podczas gdy z końcem 1933 roku był on najniższy, wynosząc 0.1 procent. Chociaż według relacyj obcych dane o ilości tonażu budującego się obecnie w Niemczech, ogłaszane ze strony niemieckiej są nieco przesadzone, nie ulega wątpliwości. że osiągnięty zostanie rekord wprowadzonego w ciągu roku nowozbudowanego tonażu.

Motorowców buduje się więcej niż parowców, chociaż „motoryzacja“ floty niemieckiej znacznie ustępuje flotom skandynawskim: z początkiem 1936 roku 17,2 proc. floty Niemiec miało motory spalinowe, wobec 16,4 proc. na rok przedtem.

NIEBIESKA WSTĘGA PACYFIKU.

Niebieską wstęgę Pacyfiku posiada od szeregu lat parowiec „Empress of Japan“ towarzystwa Canadian Pacific. Statek ten, mając na pokładzie króla Syjamu, w roku 1931 rozwinął pomiędzy Yokohamą a Vancouver największą notowaną dotąd szybkość, przebywając Pacyfik w 7 dniach 20 godzinach i 16 minutach.

ZALETY TRANSOCEANICZNYCH PACZEK T. ZW. „PARCELS“.

Zbyt mało są jeszcze znane zalety przesyłek za ocean towarów w „paczkach“ — mowa o t. zw. „parcels“ — ogólnie przyjęty termin anglo - amerykański, oznaczający w danym wypadku nie paczkę pocztową, lecz paczkę okrętową, przewożoną przez ocean na podstawie specjalnej taryfy towarzystw żeglugowych.

„Parcel“ posiada dwie bardzo poważne zalety, występujące tylko na dużych odległościach morskich, dlatego też ten rodzaj mało, za wyjątkiem może angielskich warunków, rozpowszechniony jest w Europie. W komunikacji transatlantyckiej natomiast „parcel“ jest nieodzownym składnikiem ruchu, dzięki zaletom ich, o których mowa poniżej.

Paczka — „parcel“ nie wymaga specjalnie solidnego opakowania, warunki. które stawia towarzystwo żeglugi są zazwyczaj bardzo skromne. Dla tych paczek przedsiębiorstwo rezerwuje osobne pomieszczenie na statku pod dozorem personelu okrętowego.

Paczka — parcel może być przyjęta już po załadowaniu towarów i poczty, nawet w ostatniej chwili tuż przed odejściem statku. Oddaje się ją na przystani lub nawet wprost do rąk załogi, do osobnego przedziału, jak gdyby się oddawało pilną paczkę na samochód ciężarowy lub nawet na dorożkę samochodową. W tym streszczają się główne zalety tych paczek.

Oczywiście, towarzystwo okrętowe liczy sobie za te paczki wyższe stawki, usprawiedliwione jednakże warunkami przyjmowania i specjalnym dozorem.

Ciekawe jest, że przy dość małych paczkach przesyłka jako „parcel“ kalkuluje się lepiej aniżeli za konosamentem jako towar, gdyż minimalne stawki dla parcels stoją niżej od minimalnych stawek konosamentowych. Postawiona jest również górna granica wielkości paczek okrętowych. Dla wysyłającego bardzo małe paczki korzystnie bywa zazwyczaj łączyć je w jedną większą, nie przekraczającą dozwolonego maksimum, gdyż przy przesyłkach w parcels oblicza się zazwyczaj należność nie od wagi lub objętości, lecz od sztuki, nieraz z pewnym stopniowaniem co do wielkości i wagi.

Dużą zaletą parcels — paczek jest wydawanie ich w porcie przybycia jeszcze przed wydawaniem towarów z konosamentów. Zysk na czasie na obu końcach drogi może być wcale poważny.

Warunki stawek frachtowych za te paczki są różne dla różnych linij i kierunków. Tam, gdzie nie ma szczeblowania wagi lub objętości za paczkę uznaje się przedmiot do 25 kg lub ½ cwt (25,4 kg) wagi i 4 kub. stopy objętości. tam gdzie jest szczeblowanie — za każdy napoczęty cwt. wagi lub za każdą napoczętą stopę objętości. Odpowiedzialność tow. żeglugi zazwyczaj niewysoka. — 10 do 30 dolarów od sztuki.

Należy zaznaczyć, że w niektórych kierunkach, np. do Indyj holenderskich załadowanie paczek okrętowych — parcels nie jest dopuszczone i w takich wypadkach można tylko korzystać z minimalnych stawek konosamentowych.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W TUNISIE.

Po podpisaniu układu polsko-francuskiego z dnia 18 lipca 1936 r. zwiększyły się znacznie możliwości zbytu towarów polskich do Tunisu jak również wzrosło zainteresowanie towarami polskimi na rynku. Do Konsulatu R. P. w Tunisie zgłaszają się różni kupcy o pomoc w nawiązaniu stosunków z firmami polskimi. Zaznaczyć jednak należy, że eksporterzy polscy nie doceniają znaczenia rynku tuniskiego, nie czynią dostatecznych wysiłków, by zdobyć odbiorców, a nawet nie odpowiadają na oferty, przerywają korespondencję bez uzasadnionych powodów, co powoduje, że kupiectwo w Tunisie zraża się do stosunków z Polską, wnosi skargi i zażalenia na postępowanie firm polskich, a w konsekwencji odbija się to źle na całości wymiany gospodarczej.

Zmienione warunki zbytu i ich ułatwienie po zawarciu układu z Francją winny spowodować eksporterów polskich do jak najściślejszego zajęcia się rynkiem tuniskim i należytego opracowania go.

O chłonności Tunisu jako rynku zbytu dla towarów zagranicznych świadczą poniższe cyfry importu:

w r. 1933 — 1.386.917.000 franków
w r. 1934 — 1.250.272.000 franków
w r. 1935 — 1.340.576.000 franków
(według prowizorycznego obliczenia)

Rynek Tunisu jest tym bardziej interesujący, że wprowadzono tu dotychczas kontyngenty jedynie na cement wolno chwytający, tkaniny bawełniane i ubrania z bawełny; poza tym import z zagranicy jest nieograniczony.

Przeważna część towarów importowanych do Tunisu poddana jest niskim stawkom tuniskiej taryfy celnej lokalnej, równym dla wszystkich krajów pochodzenia z lekkim uprzywilejowaniem towarów francuskich: — pewna część towarów (wyszczególnionych w Tarif de Douanes de France 1935, Régime applicable aux produits tunisiens importés en France), opłacać będzie od czasu zawarcia układu polsko-francuskiego przy imporcie z Polski stawki największego uprzywilejowania, według francuskiej taryfy celnej minimalnej, co umożliwi eksporterom polskim konkurencję z innymi krajami.

Dla zorientowania eksporterów polskich w możliwościach eksportu do Tunisu podajemy dwie listy:

1) Towarów, które już importowano z Polski do Tunisu, których ilość może łatwo być zwiększona;

2) towarów, nie eksportowanych dotychczas z Polski do Tunisu, a mających wszelkie widoki zbytu na rynku.

Prócz tego istnieją niewątpliwie możliwości dla importu i innych, niewymienionych w obu listach towarów.

Towary *importowane* z Polski do Tunisu:

Fasola i groch, szynki w puszkach, surowe, wędzone, polędwica wieprzowa, kiełbasy, boczki, smalec, słonina, grzyby suszone i w konserwach, smoła drzewna, parafina, drzewo budulcowe i kopalniane, meble gięte, inne wyroby z drzewa, dykty klejone, papier i wyroby, chemikalia, cykoria, wyroby szklane i fajanse, ceramika sanitarna, surowce włókiennicze i wyroby z nich, maszyny rolnicze i części składowe, wyroby żelazne, naczynia gospodarcze emaliowane z blachy i żelaza, blacha cynkowa, guziki z orzecha i inne, włosianki do sit.

Towary, mające *widoki zbytu* w Tunisie:

Jaja, masło, sery, wyroby cukrownicze, czekolada, zioła lecznicze, tanie obuwie skórzane, wszelkie wyroby ze skóry, rękawiczki, tkaniny wełniane, lniane, z juty, i wyroby z nich, wyroby pończosznicze, wyroby z gumy i kauczuku, meble inne jak gięte, wyroby koszykarskie, wyroby hutniczo-żelazne, wyroby nożownicze, wyroby metalowe, maszyny, aparaty wszelkiego rodzaju, artykuły mody, szczotki i pędzle, grzebienie, wyroby z galalitu i t. p., sprzęt elektrotechniczny, wszelkie artykuły sportowe. *(Konsulat R. P. w Tunisie).*

MOŻLIWOŚCI ZBYTU POLSKICH PRZETWORÓW MIĘSNYCH WIEPRZOWYCH W JAPONII.

Od dnia 13 do 20 sierpnia br. przebywał w Tokio delegat Polskiego Związku Eksporterów Bekonu i Artykułów Zwierzęcych, który badał możliwości zbytu szynek i innych wyrobów wieprzowych w puszkach. Po zapoznaniu się delegata z sytuacją rynkową, odbyła się w poselstwie konferencja, na której stwierdzono, co następuje:

1. Stosunkowo niewielkie pogłowie świń w Japonii (r. 1934 — 980.000 sztuk), oraz nieznaczny przyrost roczny (1925 r. — 654.000 sztuk), przy wzrastającej konsumcji mięsa wieprzowego, stwarzają na dłuższy czas możliwości eksportu szynek i wyrobów wieprzowych z Polski.

2. Pojemność rynku nie jest jeszcze wielka, ale przez odpowiednią propagandę można będzie stopniowo wyzyskać ujawniającą się zwyżkową tendencję konsumcji mięsa wieprzowego, oraz usunąć z rynku głównego konkurenta mięsnych wyrobów puszkowych — Stany Zjednoczone A. P.

3. Mimo, iż uzyskiwane obecnie ceny, t. j. dol. 0,45 za kg brutto — netto są deficytowe, to jednak rynku japońskiego nie należy lekceważyć. Przez odpowiednią akcję należy dążyć do zwiększenia eksportu i zwyżki cen, by

zachować ten rynek na wypadek niepowodzeń eksportowych na innych rynkach.

4. Dla ułatwienia polskim producentom eksportu z zyskiem, forsować należy sprzedaż na rynku japońskim szynek przednich, które są tańsze i które przy pewnych przesunięciach w kalkulacji mogą dać zysk. Szynki tylne traktować jako towar luksusowy.

Delegat Związku zawarł prowizoryczną umowę z jedną polską firmą w Tokio, której powierzył sprzedaż szynek w charakterze brokera. Poselstwo jest przekonane, że pobyt delegata Związku w Tokio stworzy podstawę do programowej pracy nad trwałym usadowieniem się polskich konserw mięsnych na japońskim rynku.

Poselstwo R. P. w Tokio.

PRZEPISY O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW — SADZENIAKÓW DO BELGII.

W numerze 241 Monitora belgijskiego z dn. 28 sierpnia br. ukazało się rozporządzenie belg. Ministra Rolnictwa, które postanawia, że przywóz nieskontrolowanych sadzeniaków ziemniaczanych do Belgii jest wzbroniony. Skontrolowane sadzeniaki ziemniaczane muszą być przywiezione do Belgii w zaplombowanych workach i zaopatrzone w etykiety i świadectwa wydawane przez odpowiednie organizmy kontrolujące. Opakowanie musi być zszyte maszynowo wewnętrznym szwem z wyjątkiem zamknięcia.

Przywóz może być dokonany jedynie bezpośrednio z kraju pochodzenia.

Odchylenia od tego rozporządzenia będą mogły być dozwolone w wyjątkowych wypadkach i na warunkach, które zostaną określone.

Rozporządzenie weszło w życie w następnym dniu po ogłoszeniu t. j. 29 sierpnia 1936 r.

PRZEPISY O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Dyrektor kompetentnego departamentu (Direction de Sanidad Vegetal) w argentyńskim Ministerstwie Rolnictwa stwierdził:

Zasadniczo przepisy argentyńskie, które w tłumaczeniu otrzymała Wielkopolska Izba Rolnicza w Poznaniu, wymagają przedkładania świadectw zdrowia pochodzenia oświadczających, że ziemniaki konsumcyjne są wolne od chorób wirusowych. Stanowisko to odnośny dyrektor tłumaczy tym, że często importerzy argentyńscy używają ziemniaków konsumcyjnych do sadzenia. Zgadza się jednakże ze stanowiskiem, że przepis ten jest uciążliwym rygorem i zaznaczył, iż jeśli zostanie przedłożone świadectwo zdrowia pochodzenia, w którym będą wymienione wszystkie odnośne choroby, wymienione w przepisie, za wyjątkiem „virus filtrables", to dokument ten zostanie przez władze argentyńskie uznany za wystarczający w sezonie bieżącym, to jest do końca b. r. Dyrektor departamentu Sanidad Vegetal zaznaczył w rozmowie z attache do spraw handlowych Poselstwa, że gdyby z tego powodu importer jakikolwiek miał trudności, to on zobowiązuje się osobiście takowe natychmiast usunąć po zawiadomieniu go przez poselstwo. Z rozmowy tej można wyczuć, że stanowisko to jest podyktowane przede wszystkim faktem, iż Argentyna potrzebuje obecnie więcej ziemniaków niż kraje eksportowe mogą chwilowo ich dostarczyć i polityka rządu argentyńskiego idzie w kierunku udzielania daleko idących ułatwień, aby uniemożliwić dalszy wzrost cen.

Zaznaczyć, należy, że odnośnie ziemniaków sadzeniaków przepisy argentyńskie będą stosowane bardzo rygorystycznie.

Poza tym dyrektor zaznaczył. że świadectwa zdrowia pochodzenia i załadowania ziemniaków konsumcyjnych mogą być wystawione w formie jednego dokumentu.

Firmy eksportowe winny zwrócić uwagę na przepisy przewidujące, że opakowanie winno zawierać napis odnośnie nazwy gatunku oraz: „papas para consumo" (ziemniaki konsumcyjne).

Wzory świadectw zdrowia pochodzenia i załadowania oraz odnośne przepisy znajdują się w Państw. Instytucie Eksportowym i w Wielkopolskiej Izbie Rolniczej w Poznaniu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 WRZEŚNIA 1936 ROKU.

BUŁGARIA. Dnia 31 ub. m. ogłoszono ustawę zmieniającą i uzupełniającą 404 pozycje taryfy celnej.

CHINY. Nastąpiła nieznaczna zmiana cła dodatkowego pobieranego przy wwozie płynnego paliwa.

CZECHOSŁOWACJA. Na podstawie ogłoszenia Min. Finansów z dnia 1. IX. br. został uzupełniony spis tych artykułów. na przywóz których może czechosłowacki Bank Narodowy przydzielać środki płatnicze tylko za zgodą komisji dewizowej przy Min. Finansów:

poz.	1	ziarna kakaowe
ex poz.	17	ziarna piniowe, niewyłuszczone, orzechy kokosowe i podobne,
„ „	34	ryż niełuszczony i łuszczony,
„ „	47	siemię lniane i konopne,
„ „	51	kminek, koper,
„ „	75	ryby morskie, świeże,
„ „	83	futra i skóry surowe, o ile nie podlegają jeszcze reglamentacji dewizowej,
„ „	85	pierze, osobno niewymienione (też pierze darte, puch i szypułki), pióra ozdobne nieprzyprawione,
„ „	91	tłuszcz rybi, wielorybi i fokowy,
„ „	125	masło kakaowe,
„ „	142	drogie i półdrogie kamienie, surowe,
„	180	bawełna surowa,
„	183	przędza bawełniana pojedyncza, surowa,
„	184	przędza bawełniana podwójna, surowa,

„ 202 len, konopie, juta,
„ 204 przędza lniana i ramiowa,
„ 206 przędza jutowa,
„ 220 wełna surowa, prana, czesana, barwiona, bielona, mielona, odpadki,
„ 304 kauczuk i gutaperka,
„ 657 szmaty i odpadki dla papierni, makulatura, stare sieci, stare powrozy, obrzynki kapeluszy.

EKWADOR. Przepisy wykonawcze do ustawy o kontroli dewizowej przewidują, że przywóz do Ekwadoru począwszy od 1. IX. 36 uzależniony jest od pozwolenia Komisji Dewizowej. Przy udzielaniu pozwoleń wymagane jest złożenie kaucji w wysokości 25% wartości zamówienia.

Z dn. 1 bm. wprowadzono ponownie obowiązek uiszczania za granicą opłat konsularnych.

ESTONIA. Ogłoszona została nowa ustawa celna zmierzająca do uproszczenia dotychczas obowiązujących formalności. Datę wejścia w życie nowych przepisów określi oddzielna ustawa.

Z dniem 8 bm. zwolniony został od cła wwóz drzewa opałowego.

FINLANDIA. Rząd złożył projekt zmiany od 1-go stycznia 1937 r. kilkunastu pozycyj taryfy celnej.

Dnia 3 bm. podwyższone zostało cło na mączkę ziemniaczaną.

Z dniem 1 bm. weszły w życie zniżki celne ustalone w dodatkowym układzie handlowym z Holandią na cebulki kwiatowe, flance roślin zdobniczych oraz na biszkopty.

FRANCJA. Ustawa z 3 bm. podwyższa bardzo znacznie cła na ryby słodkowodne. Jednocześnie zniesiona została opłata kontyngentowa od pstrągów.

GRECJA. Rozważany jest projekt ustawy o podwyższeniu cła na artykuły luksusowe i o obniżeniu cła na artykuły powszechnego użytku.

GWATEMALA. Dn. 8. bm. weszły w życie zmiany i uzupełnienia taryfy celnej.

IRLANDIA. Z dn. 28. ub. m. uległ skontyngentowaniu wwóz lamp (żarówek) elektrycznych, określonego rodzaju oraz odpadków z marmuru.

JUGOSŁAWIA. Bank Narodowy wprowadził obowiązek odprowadzania dewiz przy wywozie lnu, skór surowych, ołowiu, cynku i żelazo-krzemu. Wywóz tych artykułów został poddany kontroli; w stosunku do krajów clearingowych równoznaczne jest zarządzenie to z zakazem wywozu.

KANADA. Według wiadomości prasy zagranicznej Kanada zniosła zakaz przywozu niektórych towarów sowieckich, który obejmował w pierwszym rzędzie drzewo budowlane, azbest, celulozę i skóry. Zakaz obowiązywał od 27. II. 31 r. Po pięcioletniej przerwie wymiana towarowa sowiecko-kanadyjska będzie więc na nowo podjęta.

KOLUMBIA. Ukazały się nowe postanowienia o pobieraniu ceł od wartości.

ŁOTWA. Według zarządzenia Min. Finansów z 9. IX. 36 r. Komisja Dewizowa regulować ma import towarów w granicach rozporządzalnej kwoty dewiz ustalonej przez Min. Finansów. Obrót rozrachunkowy nie jest wliczany do ustalonej w ten sposób kwoty dewiz.

PORTUGALIA. Nastąpiła zmiana cła pobieranego przy wwozie taśm hamulcowych, kondensatorów, akumulatorów, oraz pudełek z kartonu i tektury.

WIELKA BRYTANIA. Z dn. 5 bm. wprowadzono t. zw. minimalne cło alternatywne na grzejniki gumowe z zachowaniem dotychczasowego cła od wartości.

WŁOCHY. Dekret z 23 ub. m. zawiera przepisy dotyczące obniżenia podatku od olejów nasiennych.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. We włoskiej Afryce Wschodniej zostały wprowadzone w życie tymczasowe przepisy dewizowe, które uzależniają wywóz dewiz w każdej formie od pozwolenia specjalnej komisji walutowej. Przywóz zarówno jak i wywóz towarów wymagają uprzedniego zezwolenia.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Tunisie pragnie nawiązać stosunki handlowe z eksporterami naczyń żelaznych i blaszanych. P/22232/22/Ro.

Firma w Tunisie pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi zainteresowanymi w eksporcie następujących artykułów: wkrętki, okucia meblowe, zamki, klej stolarski. P/22685/36/44/Ro.

W Indiach brytyjskich istnieją możliwości zbytu narzędzi ogrodniczych. P/20784/44/Ro.

Firma urugwajska interesuje się importem z Polski śrub. P/23482/43/Ro.

Różne artykuły wchodzące w zakres dekoracji mieszkań poszukiwane są przez firmę belgijską. — P/22488/21/Sz.

Firma agenturowa w Amsterdamie pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi wytwórniami któreby mogły jej dostarczyć serwetek papierowych. P/23537/61/Ż.

Firma w Rio de Janeiro (Brazylia) poszukuje kontaktu z polskimi fabrykami papieru. P/23567/61/Ż.

Firma polska w Tunisie interesuje się objęciem przedstawicielstw polskich wytwórni różnych branż. P/22932/21/Ż.

Firma agenturowa w Benares (Indie brytyjskie) interesuje się importem papieru z Polski. P/22492/61/Ż.

Firma w Bombaju chciałaby nawiązać stosunki handlowe z polskimi papierniami. P/22494/61/Ż.

Firma belgijska poszukuje celofanu w Polsce. — P/23341/61/Ż.

Uwaga! Firmy krajowe, do których zwróci się firma Carlos Soares, Ltda, Lisboa z propozycją nawiązania kontaktu handlowego, zechcą zwrócić się po odnośne informacje do P. I. E. (E/23676/22).

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH WE WRZEŚNIU.

Połowy morskie wypadły we wrześniu stosunkowo korzystnie, tak z uwagi na połowy Północnego morza, jak i ze względu na wyższą znacznie niż we wrześniu roku ub. wartość połowów przybrzeżnych. Ogółem złowiono 718.110 kg ryb morskich, wartości 469.370 zł, w tym 258.110 kg wartości 239.370 zł w rybołówstwie przybrzeżnym, oraz 450.000 kg, wartości 230.000 zł w połowach na storm Północnym śledzi.

Połowy przybrzeżne co do ilości wypadły nawet nieco niższe od września r. ub., kiedy złowiono 260.300 kg ryby, ale wartość połowów zwiększyła się o 51.000 złotych. Korzystnie odbija wartość tegorocznych wrześniowych połowów również od połowów 1934 i 1933 roku, które dały odpowiednio 141,6 tys. i 188 tys. złotych.

Ten pomyślny wzrost połowów wrześniowych zawdzięcza rybołówstwo przybrzeżne dużym połowom cennych węgorzy, które oczywiście, znacznego spadku cen nie wywołały; wszelkich płastug, oraz śledzików złowiono natomiast znacznie mniej niż przeciętnie we wrześniu. Tylko dorsze dopisały bardzo, jednakże cena na nie w związku z obfitymi połowami i brakiem popytu spadła. W końcu miesiąca uruchomiono ponownie zamrażalnię, która w tym sezonie jest właściwą „zamrażalnią dorszy“, ratując rybaków od dalszego spadku cen i zepsucia się ryby.

Podział rybołówstwa przybrzeżnego na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: ilość w kilogramach (w nawiasie wartość za kg w groszach), węgorze 75.380 (250), płastugi: stornia 64.340 (30), zimnica 2.870 (20), gładzica 2.220 (30), skarp 2.160 (50), dorsze 71.040 (20), śledziki 31.090 (25), troć: sztuk 85.240 (300), kwapy 3.050 (30), szczupaki 2.920 (160), certy 2.050 (30), okonie 600 (50), płocie 150 (50).

Z okręgów rybackich w rybołówstwie przybrzeżnym we wrześniu na pierwszym miejscu znajdują się miejscowości od Jastarni do W. Wsi z ilością 76.400 kg ryb o wartości 163.980 zł. Na drugim miejscu Gdynia 73.930 kg ryb o wartości 22.690 zł, dalej idzie Hel z 67.180 kg o wartości 21.230 zł, potem miejscowości nad Zatoką 25.150 kg ryb o wartości 17.060 zł od Pucka do Obłuża, na końcu zaś 15.450 kg ryb o wartości 14.410 zł miejscowości nad pełnym Bałtykiem: od Chłapowa aż do granicy niemieckiej.

Największe ilości ryb sprzedano w stanie świeżym na rynku miejscowym: 136.390 kg o wartości 105.530 zł, dalej idą wędzarnie na wybrzeżu: 99.260 kg o wartości 127.300 zł, w końcu W. M. Gdańsk najmniejsze ilości: 22.460 kg o wartości 6.540 zł.

(Dane statystyczne rybołówstwa przybrzeżnego wedle Morsk. Urzędu Rybackiego).

KRONIKA.

— PO RAZ PIERWSZY — RYBA MROŻONA W JESIENNYM SEZONIE. Dotąd ryba była w porcie rybackim mrożona tylko w zimowym sezonie. Obecnie, po uruchomieniu na wiosnę b. r. zamrażalni nowoczesnej w Gdyni w sezonie wiosennym, ponowne uruchomienie jej na sezon jesienny zapewnia rynkowi krajowemu rybę mrożoną już z początkiem października, Jak wiadomo ryba jest chłodzona i mrożona niezwykle szybko, co zapewnia jej znakomitą jakość w stanie zamrożonym. Zamrażalnia służy obecnie głównie mrożeniu dorszy z połowów miejscowych i przybrzeżnych.

— NOWE BIURA W CHŁODNI RYBNEJ. W związku z otwarciem nowej Chłodni Śledziowej w porcie rybackim w Gdyni Urząd Morski oddał do użytku Chłodni nowe pomieszczenia biurowe: telefony 17-78 — 12-50, oraz automat 38-95.

— DORSZE BORNHOLMSKIE SZUKAJĄ ZBYTU NA NASZYM RYNKU. Umowa polsko-duńska przewiduje zezwolenie na przywóz w okresie rocznym od września do września 800 ton dorszy i 60 ton śledzików. Eksporter ryb świeżych z Nexö (wyspa Bornholm) na podstawie tej umowy rozesłał do Polski oferty na duże świeże dorsze, czyszczone, bez głów po 30 koron dsk. za 100 kg i na dorsze małe oraz śledziki po 20 koron za 100 kg. Zaznaczyć wypada, że w chwili obecnej rynek polski wciąż jeszcze z trudem chłonie mało popularne dorsze i już dla zrównoważenia obniżającego się wpływu tego importu, poza jej ogólną rekompensatą w umowie handlowej, należałoby przyspieszyć akcję propagandy spożycia dorszy (smażarnictwo premiowane, pokazy, organizacja dostawy i sprzedaży dorszy).

— DOTKLIWY BRAK MAGAZYNÓW DLA ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI. Prócz chłodni znajdują się na terenie portu rybackiego trzy magazyny o powierzchni 5.500 metrów kwadratowych, dla przechowywania śledzi solonych. Magazyny te nie wystarczają już na obecne zapotrzebowania firm śledziowych, stojących przed katastrofą braku miejsca. Jedna z firm śledziowych od szeregu miesięcy stara się bezskutecznie o zezwolenie na budowę magazynu śledziowego. Byłaby to pierwsza prywatna inwestycja tego rodzaju w porcie rybackim. Ze względu na ścisłą łączność importu śledzi solonych z rozwijającym się rybołówstwem śledzi na Morzu Północnym, prywatna inicjatywa przy budowie magazynów śledziowych musi otrzymać poparcie i zrozumienie.

(Komun. Portu Rybackiego).

Sytuacja na rynku towarów spożywczych

SYTUACJA NA RYNKU PRODUKTÓW ROLNICTWA WE WRZEŚNIU BR.

(według danych Pomorskiej Izby Rolniczej w Toruniu).

Mocna tendencja cen na pomorskim rynku zbożowym trwająca w ciągu całego miesiąca sierpnia przetrwała również przez wszystkie trzy dekady miesiąca sprawozdawczego na skutek w dalszym ciągu napływających wiadomości o znacznie gorszych omłotach, niż w roku ubiegłym. W dalszym ciągu potwierdzały się wiadomości o znacznie niższych zbiorach. niż przewidywano. Ceny zbóż szczególnie silnie zwyżkowały w ostatniej dekadzie września. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego ceny zbóż z wyjątkiem cen owsa były o 4—5 zł wyższe na kwintalu.

Ceny żyta kształtowały się na rynku pomorskim wprawdzie niezależnie od pszenicy, ale poprawa ich jest wyraźna, a w porównaniu z r. ub. różnica wynosi 4,— zł na kwintalu. Poziom opłacalności produkcji zbóż nie został jeszcze osiągnięty. Podaż żyta uległa przy końcu września zwiększeniu. Ponieważ jednak — w oczekiwaniu zniżki pożniwnej — wielcy konsumenci, jak młyny i kupcy wyzbyli się zapasów swych na przednówku, to obecnie muszą zapasy te uzupełnić. Dzięki temu podaż odpowiadała zapotrzebowaniu i nie była nadmierna.

Poprawie uległa też sytuacja w zakresie jęczmienia browarnego, którego ceny są wysoce uzależnione od poziomu cen na rynkach zagranicznych. Obecnie więksi konsumenci uzupełniają swoje zapasy, zapotrzebowanie zatem było znaczne. Za jęczmieniem browarnym zwyżkował również i jęczmień przemiałowy. Owies zwyżkował tylko nieznacznie, gdyż wojsko nie przystąpiło jeszcze do zakupów na większą skalę. Ceny owsa utrzymywały się na ogół na poziomie cen, notowanych w analogicznym okresie r. ub.

Podług notowań na giełdach zbożowo-towarowych w Bydgoszczy i Poznaniu ceny kształtowały się następująco:

Płacono za 100 kg w złotych:

Giełdy Zbożowo-Towarowe	Pszenica		Żyto		Jęczmień		Owies	
	Poznań	Bydg.	Poznań	Bydg.	Poznań	Bydg.	Poznań	Bydg.
Przeciętn. mies. za sierpień 36 r.	20,96	20,96	14,28	14,76	16,04	17,87	13,71	14,06
Przeciętn. tygodn. za wrzesień 1936 r. . . .								
31/VIII — 6/IX	21,62	21,50	14,58	14,87	17,12	17,92	13,62	13,50
7/IX — 13/IX	21,72	21,50	14,67	15,08	17,12	17,83	13,67	13,54
14/IX — 20/IX	22,56	21,96	15,33	16,79	17,29	17,96	13,92	14,19
21/IX — 27/IX	24,20	23,62	16,79	17,16	18,66	19,—	14,67	15,08

Na rynku ziemniaczanym pojawiły się w drugiej połowie miesiąca pierwsze transporty ziemniaków przy stosunkowo niskich cenach i małym zapotrzebowaniu.

Na rynku produktów hodowlanych ceny bydła wykazywały w pierwszej połowie miesiąca nieznaczną zwyżkę, natomiast w drugiej połowie września ponownie uległy osłabieniu. Ceny trzody chlewnej zniżkowały i w ciągu miesiąca obniżyły się o 2 zł na kwintalu. Zbyt produktów hodowlanych z Pomorza utrudnia niski poziom cen na rynkach zagranicznych. Również na poważne trudności napotyka eksport gęsi do Niemiec, gdyż ceny ustalone w umowie branżowej są niższe, niż ceny na rynku pomorskim. Należy podkreślić, że eksport do Niemiec nie wynosi dotychczas spodziewanego wpływu na rynek pomorski.

Na targowicy miejskiej w Toruniu i Poznaniu płacono następujące ceny.

Płacono za 100 kg żywej wagi:

Okresy	Woły mięsiste tuczone młode do lat 3	Buhaje nietucz. dobrze odżywione starsze	Krowy tuczone mięsiste	Młodzież dobrze odżywiona	Owce I gat.	Świnie pełnomięs. od 80—100 kg
Przeciętn. mies. za sierpień 36 r.	59,75	51,50	58,—	46,75	68,75	93,75
Przeciętn. tygodn. za wrzesień 1936 r.						
31/VIII — 6/IX	62,—	52,—	58,—	47,—	66,—	90,—
7/IX — 13/IX	62,—	52,—	58,—	47,—	66,—	90,—
14/IX — 20/IX	62,—	50,—	57,—	47,—	72,—	89,—
21/IX — 27/IX	60,—	48,—	55,—	45,—	—	89,—

Notowania za 100 kg Rzeźni i Targowicy Miejskiej w Toruniu.

Okres	Krowy nietucz. dobrze odżyw.	Krowy miernie odżyw.	Świnie pełnomięs. od 120—150 kg	Świnie pełnomięs. od 100—120 kg	Świnie pełnomięs. od 80—100 kg	Prosięta za sztukę	Warchlaki od 10—35 kg wagi	Warchlaki od 30—45 kg wagi
17/VIII — 17/IX 36	48,—	22,—	97,—	92,—	82,—	13,—	21,50	29,—

Rynek nabiałowy nie odznaczał się w ciągu okresu sprawozdawczego szczególną aktywnością. Ceny uzależnione były całkowicie od położenia panującego na zagranicznych rynkach zbytu. Na rynkach lokalnych płacono za 1 kg masła mleczarskiego I gat. w hurcie 2,30—2,40 zł, w detalu 2,80—2,90 zł a za masło wiejskie na targu 2,20—2,50 zł. Za mendel jaj notowano w detalu 0,90—1,25 zł. Na ogół ceny masła i jaj utrzymywały się na poziomie cen, notowanych w poprzednim miesiącu.

GŁÓWNE PORTY PRZYSZŁOŚCI DLA ETIOPII.

W chwili obecnej głównym portem dla Abisynii jest Massaua w Erytrei, głównym zaś portem kolejowym dla Addis-Abeby jest Dżibuti, należący do Francji. W przyszłości jednak, w związku z rozwojem sieci komunikacyjnej nakreślonej i wykonywanej port w Assab, jako bliższy Addis-Abeby niż Massaua będzie głównym punktem koncentracyjnym dla handlu z Etiopią. Dla północnej Etiopii Massaua zachowa z pewnością całe swoje znaczenie, i w razie zapoczątkowania eksploatacji leżącego w jej zapleczu zagłębia węglowego, stanie się ona również ważną stacją bunkrową na Czerwonym morzu.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

Rada Interesantów Portu w Gdyni wydała pod redakcją dyrektora Rady dra Bolesława Kasprowicza rocznik V za okres 1935 r. Rocznik przedstawia stan organizacyjny Rady oraz wymienia należące do niej organizacje, następnie stan i warunki pracy polskiej floty handlowej, ruch statków w porcie gdyńskim, obrót towarowy i ruch pasażerski, eksploatację urządzeń portowych, udział portu w polskim handlu zagranicznym. Ostatni rozdział omawia szereg zagadnień dotyczących portu gdyńskiego, jak zagadnienia celne, kolejowe, sprawy podatkowe, sprawy opłat portowych itd. Cenne uzupełnienie stanowi 7 załączników, zawierających zestawienia statystyczne, taryfy i protokóły oraz plan portu.

Do szczegółowego omówienia tej pracy powrócimy niebawem.

„NORMALIZACJA OPAKOWAŃ BLASZANYCH".

Inspektorat Standaryzacyjny Związku Izb Przemysłowo-Handlowych wydał ostatnio pracę p. t. „Normalizacja Opakowań Blaszanych dla Przemysłu Konserwowego".

Normalizacja wielkości puszek do konserw stanowi jedno z podstawowych zagadnień przemysłu konserwowego w każdym kraju, albowiem drobne na pozór różnice wielkości wywierają przy masowej produkcji duży wpływ na koszty produkcji i zdolność konkurencyjną. We wzmiankowanej pracy podano poza tym w formie ilustracji sposoby wykonania pomiarów poszczególnych części opakowania. Całość odda niewątpliwie duże usługi zainteresowanym sferom handlowym oraz przemysłowi metalowemu i spożywczemu. Dla produkcji konserw rybnych w porcie gdyńskim, nastawionym w znacznym stopniu na eksport praca ta ma wielkie praktyczne znaczenie.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CIESZYN*	12. 10.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	CIESZYN*	14. 10.
CAPELLA*	19. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	21. 10.
—		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri** **2) Turku, Helsinki, Viipuri** **3) Raumo, Wasa, Yxpila, Oulu**	CLARA L. M. RUSS PITEA l. s. MARTHA RUSS I	16. 10. ok. 23. 10. ok. 19. 10.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CIESZYN*	12. 10.	**Tallinn**	CIESZYN*	14. 10.
CAPELLA*	19. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	21. 10.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	JÄRVAMAA	14. 10.
MAGNUS	26. 10.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	MAGNUS	26. 10.
		ŁOTWA		
HERO* lub subst.	12. 10.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	HERO* lub subst.	12. 10.
LEANDER*	19. 10.	co tydzień	LEANDER*	19. 10.
MAGNUS	26. 10.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	MAGNUS	26. 10.
ANNA GRETA	11. 10.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 1—2 tygodnie	ANNA GRETA	14. 10.
		LITWA		
ANNA GRETA	11. 10.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	ANNA GRETA	14. 10.
MARIEHOLM*	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	21. 10.
MAGNUS	26. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	MAGNUS	26. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
RUNA	18. 10.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	RUNA	21. 10.
INGEBORG MARIEHOLM*	12/14. 10. 21. 10.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	INGEBORG MARIEHOLM*	12/14. 10. 21. 10.
IWAN	12/13. 10.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	12/13. 10.
BLENDA	18. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	21. 10.
LIBAU EGON	12. 10. 19. 10.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	LIBAU EGON	12. 10. 19. 10.
		NIEMCY		
OLGA JOH. C. RUSS	13. 10. 17. 10.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	OLGA JOH. C. RUSS	13. 10. 17. 10.
HERO* lub subst. LEANDER* l. subst.	6. 10. 19. 10.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	HERO* lub subst. LEANDER* l. subst.	12. 10. 19. 10.
		DANIA		
SLEIPNER	14. 10. 21. 10.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	15. 10. 22. 10.
unieruchomiona do wiosny		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona do wiosny	
unieruchomiona		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
ERNA	19. 10.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	ERNA	19. 10.
		NORWEGIA		
BRAVO I BATAVIA	12. 10. 19. 10.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BRAVO I BATAVIA	12. 10. 19. 10.
JAEDEREN	20. 10.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	URSA JAEDEREN	12. 10. 26. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
BALTROVER*	11. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	15. 10.
LECH*	18. 10.	co 2 tygodnie	LECH*	22. 10.
		Hull		
LWÓW*	11. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	15. 10.
LUBLIN*	18. 10.	co tydzień	LUBLIN*	22. 10.
		Manchester/Liverpool		
KATHOLM	12. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	KATHOLM	12. 10.
TAARNHOLM	18. 10.	co 1—2 tygodnie		18. 10.
		Leith/Grangemouth		
STATEK	16. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	17. 10.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
LINDENAU	ok. 22. 10.	co miesiąc	LINDENAU	ok. 22. 10.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
ARIADNE lub subst.	14. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	ARIADNE lub subst.	14. 10.
		Rotterdam		
CHORZÓW	13. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	CHORZÓW	14. 10.
PUCK	20. 10.	co tydzień	PUCK	21. 10.
LEDA lub subst.	15. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	LEDA lub subst.	15. 10.
NEREUS lub subst.	24. 10.	1—2 razy w tygodniu	NEREUS lub subst.	24. 10.
BUTT	11. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUTT	12. 10.
BUSSARD	21. 10.	co 10—11 dni	BUSSARD	22. 10.
WIBORG	16/18. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*		
		co 20 dni	WIBORG	16/18. 10.
		BELGIA		
		Antwerpia		
HEL	13. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	HEL	14. 10.
ŚLĄSK*	20. 10.	co tydzień	ŚLĄSK*	21. 10.
BUTT	11. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUTT	12. 10.
BUSSARD	21. 10.	co 10—11 dni	BUSSARD	22. 10.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
		Antwerpia		
JÄRVAMAA	12. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA*	20. 10.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	WARSZAWA*	23. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
unieruchomiona do wiosny	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona do wiosny
MAGNUS 26. 10.	**Dunkerque — Havre** **La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	MAGNUS 26. 10.
AUG. SCHULTZE 10. 10. TANGER 30/31. 10.	**HISZPANIA — PORTUGALIA** **MAROKKO — ALGIER — ITALIA** **Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	AUG. SCHULTZE 10. 10. TANGER 30/31. 10.
—	**Porty Sycylii** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—
SCANIA 16. 10.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	IVERNIA 12. 10. PALERMO 28. 10.
ALGARVE pocz. listopada	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	ALGARVE pocz. listopada
BIRKALAND* ok. 14. 10. VINGALAND* ok. 26. 10.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	BIRKALAND* 17. 10. ANTON 13. 10. VINGALAND* 28. 10. AGHIOS GEORGIOS 30. 10.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—
SARMACJA ok. 22. 10.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	STATEK (ex Hemland) 31. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
BATORY*	15. 10.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	BATORY*	22. 10.
PIŁSUDSKI*	27. 10.	co 2—4 tygodnie	PIŁSUDSKI*	16. 11.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)		
SCANSTATES*	10. 10.	*(American Scantic Line)*	ARGOSY*	13. 10.
SCANMAIL*	17. 10.	co tydzień	SCANSTATES*	20. 10.
SCANYORK*	24. 10.			
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
AUG. SCHULTZE	9. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	AUG. SCHULTZE	9. 10.
TANGER	30/31. 10.	co 2 tygodnie	TANGER	30/31. 10.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
PEDRO CHRISTOPHERSEN	15. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	SUECIA	8. 11.
SAN FRANCISCO	15. 11.		SANTOS	23. 11.
AURA	13. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	MERCATOR	16. 10.
BORE IX	2. 11.	co 2 tygodnie	AURA	6. 11.
PUŁASKI*	9. 11.	*(Rothert & Kilaczycki)*	KOŚCIUSZKO*	20. 10.
KOŚCIUSZKO*	12. 12.	co 6 tygodni	PUŁASKI*	18. 10.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
KLIPPAREN	22. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	ANTILOCHUS	17. 10.
			TITAN	14. 11.
			TEUCER	12. 12.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
STUREHOLM	10. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
TORTUGAS	17. 10.	co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	BRAHEHOLM	ok. 19. 10.
SYROS	27. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	SYROS	27. 10.
OAKMAN	28. 10.	co 2—4 tygodnie	OAKMAN	29. 10.
		Porty Australii		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

12 października:

s/s IVERNIA lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HERO lin. z Rygi i Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s INGEBORG lin. ze Stockholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s URSA lin. po ładunek do wschodniej Norwegii, Bergenske.

s/s LIBAU lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi i Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.

s/s BORGUND ze świeżymi śledziami. Bergenske.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

s/s GALEON po węgiel. Rothert & Kiłaczycki.

s/s KAYESON po węgiel. Bergenske.

s/s SYLVIA po węgiel. Bergenske.

s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.

s/s VANG po węgiel, Bergenske.

s/s VIKING po węgiel, Bergenske.

m/s NANNA po wyład.. po węgiel, Bergenske.

m/s RANSÄTER po wyład. celulozy po węgiel, MEW.

13 października:

s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku, Amer. Scantic Line.

s/s ANTON lin. po ładunek do Antwerpii i portów Lewantu, Rummel & Burton.

s/s AURA lin. z portów południ. Ameryki (Rio, Santos Buenos Aires) tylko dla wyładunku, Bergenske.

s/s OLGA lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s HEL lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull. Polbrit.

s/s ANNCHEN PETERS po węgiel, PAM.

14 października:

m/s BIRKALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Pol.—Lewant.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s BERENICE lub subst. z Amsterdamu lin. dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s JÄRWAMAA lin. z Antwerpii po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

s/s KURLAND po węgiel, Bergenske.

s/s WALBORG ze złomem, PAM.

15 października:

m/s BATORY lin. z Nowego Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia—Ameryka, L. Ż.

m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, Ocean. Ag. Okrętowa.

s/s LEDA lub subst., lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s FRIGG po węgiel, Bergenske.

16 października:

m/s BIRKALAND z Gdańska po ładunek na Lewant, Polska—Lewant.

s/s MERCATOR lin. dla uzupełnienia ładunku do Rio i Buenos Aires, Bergenske.

m/s SCANIA lin. z portów Sycylii, tylko dla wyładunku, Bergenske.

s/s CLARA L. M. RUSS lin. po ładunek do Helsinki, Kotka, Viipuri, Lenczat.

s/s STEINBURG po węgiel, Bergenske.

s/s URANUS po węgiel, MEW.

s/s POZNAŃ po węgiel, PAM.

s/s PLATO po węgiel, PAM.

17 października:

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.

m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu (zat. Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.

s/s JOHANNES C. RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładunku, Bergenske (Prowe).

s/s HELDER lub subst. z Leith/Grangemouth, po ładunek, Reinhold.

s/s NORA po węgiel, PAM.

18 października:

s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania Reinhold.

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładunku, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładunku, Polbrit.

s/s LYGIA po węgiel, PAM.

PRZED NOWYM SEZONEM IMPORTU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH DO POLSKI.

Miesiąc październik należy w branży owocowej do okresu, w którym kupcy importerzy starają się pomału zawierać już kontrakty na dostawy owoców południowych świeżych w nowym sezonie importu tych artykułów tj. jesienno - zimowym. Okres listopad-marzec, należy do głównego okresu importu winogron hiszpańskich, pomarańcz, mandarynek i jabłek amerykańskich do Polski a to dlatego, że w tym czasie nie ma u nas żadnej produkcji owoców krajowych.

W ubiegłych latach polityka importowa czynników miarodajnych w odniesieniu do przywozu wyżej wspomnianych artykułów była znana importerom chociaż nie w szczegółach, to przynajmniej w głównych zarysach. Pozwalało to im na podejmowanie zawczasu zakupów w niektórych krajach eksportowych oraz na ustalenie planu importowego. W roku bieżącym sprawa ta przedstawia się zupełnie inaczej. Rozwój wypadków, jaki miał miejsce w ostatnim czasie w niektórych krajach produkcji owoców południowych świeżych szczególnie wojna domowa w Hiszpanii, rozruchy w Palestynie, dalej wprowadzenie rozrachunku clearingowego pomiędzy Polską a Hiszpanią oraz wznowienie (po zniesieniu sankcyj włoskich) takiegoż rozrachunku z Włochami, uniemożliwił naszym czynnikom miarodajnym sprecyzowanie warunków importowych dla odnośnych artykułów. Brak tych warunków pozbawił importerów orientacji co do źródeł zakupu oraz wysokości importu poszczególnych owoców.

O ile chodzi o kampanię pomarańczową, to sytuacja w nadchodzącym sezonie z uwagi na wyżej podane wypadki przedstawia się dla rynku polskiego w ogóle bardzo niepomyślnie. Zapotrzebowanie Polski na ten artykuł pokrywały dotychczas w 90 proc. głównie kraje: Hiszpania, Włochy i Palestyna. Wprawdzie w ubiegłym sezonie import pomarańcz z Włoch z uwagi na sankcje gospodarcze był uniemożliwiony, to jednak rynek nasz nie odczuł braku tego artykułu ze względu na zwiększony dowóz i wybór jakościowy pomarańcz hiszpańskich i palestyńskich.

W tym roku import pomarańcz i mandarynek z Hiszpanii jest pod znakiem zapytania ze względu na wojnę domową w tym kraju oraz częściowe zniszczenie plantacyj tych owoców, a przywóz z Włoch z uwagi na słabszy urodzaj nie może odegrać większej roli w naszym imporcie. Poza tym pomarańcze włoskie są bardzo drogie i jako towar luksusowy znajdują zbyt na naszym rynku tylko w ograniczonych ilościach. Najpoważniejszym dostawcą pomarańcz dla Polski może być w nadchodzącym sezonie jedynie Palestyna. Kontyngenty przywozowe dla tego kraju nie zostały jeszcze ustalone. Istnieje wprawdzie kontyngent angielski na pomarańcze palestyńskie, lecz jest on bardzo mały — (wynosi 240 ton na okres 2-ch miesięcy) i nie może pokryć nawet częściowego zapotrzebowania rynku polskiego na ten artykuł. Należałoby zatem ustalić jak najrychlej wysokość głównego kontyngentu na pomarańcze z Palestyny, aby umożliwić importerom zawarcie na czas kontraktów dostaw.

Poza Palestyną może wejść jeszcze w rachubę import pomarańcz z Portugalii i Kolonij portugalskich. Ponieważ pomarańcze z tych krajów nie są jeszcze dobrze znane na naszym rynku, import z Portugalii wzgl. Ko-Kolonij portugalskich może mieć charakter importu dorywczego i nie odegra większej roli. tym bardziej, że dla tych krajów nie został również uruchomiony większy kontyngent przywozowy.

Co się tyczy importu winogron z Hiszpanii to import tego artykułu jest również pod znakiem zapytania.

Kwestia importu jabłek amerykańskich nie jest dotychczas również zdecydowana. — Uruchomiony został wprawdzie kontyngent na przywóz jabłek z Kanady, jednak wysokość tego kontyngentu nie pokryje zapotrzebowania rynku polskiego tym bardziej, że urodzaj jabłek krajowych jest w tym roku bardzo słaby.

Kronika

URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dla Palestyny został uruchomiony kontyngent przywozowy na okres październik — grudzień br. na oliwę, wino, olejki eteryczne itd. —

Dla zaspokojenia zapotrzebowania przemysłu cukierniczego uruchomiony został dodatkowy kontyngent przywozowy na ziarno kakaowe na miesiąc wrzesień — październik. Poza tym wyznaczony już został kontyngent na ziarno kakaowe na okres listopad — grudzień. Kontyngent ten ma być podzielony wyłącznie pomiędzy zakłady przemysłowe.

Herbata z transakcyj wiązanych.

Do Gdyni nadeszły już pierwsze transporty herbaty z Indyj holenderskich i Indyj brytyjskich. Dalsze transporty oczekiwane są w następnych tygodniach.

Kawa afrykańska.

Oczekiwane są nowe transporty kawy afrykańskiej z transakcyj wiązanych. Niektóre partje kawy już nadeszły i po ocleniu wprowadzane są pomału na rynek.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Sytuacja na gdyńskim rynku towarów kolonialnych nieco się zmieniła w stosunku do poprzedniego okresu. Jakkolwiek ceny utrzymane są nadal na wysokim poziomie, to jednak w pewnych artykułach daje się zauważyć pewne odprężenie. Na niektóre towary brak jest pozwoleń przywozu i wskutek tego pomimo, iż towary te znajdują się w magazynach celnych w Gdyni, nie mogą jednak być wpuszczone do kraju.

Kawa surowa.

W kawach brazylijskich nie przewiduje się na razie odprężenia. Głód jaki panował w kawie brazylijskiej panuje nadal i nie ma widoków, aby był w najbliższym czasie zaspokojony. O ile któraś z firm posiada jeszcze drobne zapasy tej kawy, to stara się ograniczyć odsprzedaż do najkonieczniejszych zamówień. Obecne ceny wahają się: Rio 7 zł 4,20 — 4,30 za 1 kg (ta sama cena także na gatunek Victoria 7), Capitania 4,30 — 4,40 zł, Santos 4,90 — 5,15 zł za kg.

W kawach niebieskich natomiast nastąpiło dalsze odprężenie, a to wskutek zwiększonych dowozów tych gatunków kaw w transakcjach wiązanych. Ceny za gat. „Guatemala" wahają się od 5,50 — 5,85 zł za kg, a za gat. „Maragogype" 6,10 — 6,30 zł.

Herbata.

Jakkolwiek brak jest jeszcze głównych gatunków herbaty, to jednak z uwagi na dowozy herbaty w transakcjach wiązanych przewiduje się znaczne odprężenie w tym artykule. —

Za gat. herbaty „Sumatra" uzyskuje się obecnie zł 15,50 za kg, a za herbatę ceylońską ceny wahają się od 16,00 — 17,50 zł za 1 kg.

Korzenie.

W handlu pieprzem nastąpiło pewne osłabienie. Importerzy przewidują jednak zwiększenie sie zapotrzebowania z uwagi na rozpoczęty okres fabrykacji różnych konserw. Ceny na pieprz czarny, które wahały się w poprzednim okresie od zł 5,10 — 5,20 za kg, spadły do zł 4,90 wzgl. 5,00 zł. Za pieprz biały uzyskuje się obecnie zł 5,80 — 6,00 za kg. Brak jest zupełnie cynamonu i ziela angielskiego. —

Śliwki suszone.

Cena na śliwki amerykańskie w workach nieco spadła. Obecnie sprzedaje się śliwki wielkości 30/40 po zł 1,45 za kg. Towar skrzynkowy sprzedaje się po zł 1,55 za wielkość 40/50, a po 1.60 zł za wielkość 30/40.

Śliwki nowego zbioru oczekiwane są dopiero w listopadzie wzgl. grudniu br.

Koryntki.

Koryntki ze starego zbioru są na wyprzedaży. Transporty z nowych zbiorów dopiero nadejdą w najbliższym czasie.

Figi.

Figi są bardzo poszukiwane. Z powodu braku pozwoleń przywozu nie ma możności wprowadzenia towaru na rynek.

Oliwa jadalna.

Ceny na oliwę jadalną zwyżkowały o ok. 30% na kg, szczególnie na oliwę francuską i włoską.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Owoce suszone.

Dnia 24 września br. nadeszły do Gdyni s/s „Beerland" mniejsze partie owoców suszonych, rodzynek i koryntek z Grecji.

s/s „Nordland" przywiózł do Gdyni dnia 1 bm. także z Grecji drobniejsze ładunki rodzynek i koryntek.

Dnia 14 bm. ma nadejść do Gdyni większy transport owoców suszonych z Grecji. Odbiorcy tego towaru nie są na razie znani.

m/s „Piłsudski" przywiózł dla firmy „Emteha" w Gdyni i jednej z firm lwowskich 1.200 worków śliwek suszonych z U. S. A.

Spodziewany jest dalszy transport śliwek suszonych z U. S. A. w następnym rejsie.

Cytryny włoskie.

Dnia 16 bm. spodziewany jest transport 4.100 skrzyń cytryn włoskich, który ma nadejść do Gdyni s/s „Scania" z Sycylii.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Ostatnia dekada września i pierwsza dekada października nie notują żadnych transakcyj na rynku owocowym w Gdyni. Przedsiębiorstwa aukcyjne nie urządziły w tym okresie przetargów.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Jugosławia.

Jugosławia jest najpoważniejszym producentem śliwek. Podajemy niżej jednoroczną produkcję poszczególnych państw:

Jugosławia	850.000	ton
U. S. A.	700.000	„
Francja	200.000	„
Rumunia	140.000	„
Czechosłowacja	100.000	„
Austria	45.000	„
Anglia	35.000	„
Hiszpania	30.000	„

Tłumaczy to się tym, że Jugosławia jest krajem, w którym sadownictwo stoi na bardzo wysokim poziomie. Każdy gospodarz, nawet małorolny ma sad, w którym przede wszystkim pielęgnuje drzewa śliwkowe.

Część zbiorów śliwek przeznaczona jest dla przemysłu krajowego. Reszta w stanie świeżym idzie na eksport.

U. S. A.

Ogólny eksport jabłek amerykańskich wyniósł w sezonie 1935/36 około 12,5 miliona buszli. I w tym wypadku Anglia jest znowu najpoważniejszym odbiorcą. Eksport jabłek do Anglii w sezonie 1935/36 wyniósł 6.119.000 buszli.

Eksport jabłek do Polski w omawianym sezonie był bardzo mały w stosunku do lat poprzednich.

Porównanie zbiorów i eksportu jabłek amerykańskich w 1000 buszli.

Sezon	%	Zbiory	Anglia	Niemcy	Inne eur. kraje	Cała Europa	Kraje pozaeuropej.	Razem
1931/32		106 026	9 159	2 208	5 367	16 734	1 188	17 922
	%	—	51	12	30	93	7	100
1932/33		85 575	5 662	2 948	4 224	12 834	921	13 755
	%	—	42	21	31	93	7	100
1933/34		74 961	3 438	3 216	4 626	11 280	981	12 261
	%	—	28	26	38	92	8	100
1934/35		73 534	3 379	609	3 062	7 050	1 012	8 062
	%	—	42	8	37	87	13	100
1935/36		91 701	6 119	791	3 845	10 755	1 484	12 239
	%	—	50	6	32	88	12	100

Ładunki jabłek w beczkach do Europy w ostatnim sezonie wyniosły razem 1.403.000 beczek, z czego 999.000 dla Anglii i 225.000 beczek dla Belgii.

Poważnymi odbiorcami jabłek w beczkach były także Francja i Szwecja. Jabłek w beczkach dostarczają w największej części Stany południowe, jak Virginia, New York i Pensylvania.

Eksport jabłek w skrzyniach ze Stanów Zjednoczonych wyniósł w ostatnim sezonie razem 5.496.000 skrzyń. Eksport jabłek w koszach wzrósł także i wynosił 1.050.000 koszy.

Jabłka w koszach przychodzą z tych samych Stanów, co jabłka w beczkach.

Ministerstwo Gospodarki Krajowej USA. oblicza tegoroczne zbiory:

Jabłka — 105.900.000 buszli. z tego 48.600.000 w skrzyniach.

Gruszki — 23.900.000 buszli, z tego 19.200.000 w skrzyniach.

Kanada.

Tegoroczne zbiory zapowiadają się obficiej, jednak słabsze gatunkowo, niż w roku ubiegłym. Większość zbiorów przeznaczona zostanie dla przemysłu. Z powodu długotrwałych deszczów owoc jest gorszy i wskutek tego plantatorzy ponieśli poważne straty.

Italia.

Zbiory pomarańcz i grape-fruit'ów zapowiadają się w tym sezonie dobrze. Ceny na te artykuły będą prawdopodobnie wysokie.

Zbiory winogron słabsze, niż w roku 1935, jednak wyższe co do jakości.

Dopisały natomiast zbiory tegoroczne gruszek i moreli.

Hiszpania.

Zawiodły w Hiszpanii zbiory winogron, które oblicza się na około 1.000.000 beczek. W r. 1935 zbiory wyniosły 1.629.000 beczek, w r. 1934 — 2.356.000.

Spodziewane są poważniejsze ładunki winogron dla portów kontynentu.

Nowe zbiory pomarańcz w Valencji zapowiadają się bardzo dobrze.

Ewentualne pierwsze załadowania mogą nastąpić w końcu października i na początku listopada. Mimo wojny domowej w Hiszpanii — do Anglii nadchodzą świeże ładunki melonów, cebuli, granatów i winogron.

Bułgaria.

Tegoroczne zbiory winogron w Bułgarii są nieco spóźnione i owoce dobrego gatunku są w cenie 6,50 do 7,50 Lewa za 1 kg. gorszego gatunku 5—6 Lewów. Do tego dochodzą koszty transportu do granicy, ubezpieczenie i t. p.. t. j. około 2,40 do 2,50 Lewa na 1 kg.